Wychodzi dwa razy na tydzień

KORRESPONDENT

przy Gazecie Warszawskiéj.

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY.

DNIA 3 MARCA № 17 ROKU 1847.

KOLEJE ŻELAZNE w EUROPIE i w STANACH ZJEDNOCZONYCH 1847 roku.

I. WIELKA BRYTANJA.

Kiedy wspomniemy na wielkość, na rozmaitość zasobów Anglji, na bajeczne niemal postępy jéj handlu, na dawność jéj morskiéj przewagi, dziwić się przychodzi że tak wolno ulepszała i udoskonalała u siebie kommunicyjne środki; a jednakże położenie jéj topograficzne takiego jest rodzaju, że wcześnie uczuć musiała potrzebę przyspieszenia przewozów. Z jednéj strony bowiem, fabryczne jéj okręgi najważniejsze leżą blisko jeograficznego jéj środka; z drugiéj, grunt jéj zawiera obfite bogactwa kopalne i przedstawia przemysłowi niewyczerpane zasoby żelaza i węgla kamiennego. A przecież, pięćdziesiąt lat temu, Anglja szła dopiero po wszystkich wielkich mocarstwach stałego lądu, w téj gałęzi materjalnéj cywilizacji.

Aż do połowy ubiegłego stulecia towary w Szkocji przewożono na koniach. Czas jakiego potrzeba było na krótkie nawet podróże w ludnych miejscowościach, dziś wydaje się niepodobnym do uwierzenia. Sir Henry Parnell świadczy, że zwyczajny posłaniec z Edymburga do Selkirk (odległość pół dziesiątéj mili) potrzebował dwa tygodnie tam i napowrót. W 1750 r., wóz publiczny między Edymburgiem i Glasgowem chodzący (10 mil) jechał półtora dnia. W 1763 roku, między Londynem i Edymburgiem jeden tylko chodził powóz publiczny dwa razy na miesiąc, a podróż trwała dni piętnaście. Droga zastąpiona dziś przez drogę żelazną z Liverpoolu do Manchester, na któréj tysiące podróżnych przewija się dziennie, z szybkością 25 do 30 mil angielskich na godzinę, odbytą była jest temu właśnie lat siedmdziesiąt pięć, przez Artura Younga, który zostawił następujący stanu jéj opis:

„Nie mogę znaleść wyrazów na opisanie téj piekielnéj drogi. Wzywam najmocniéj podróżnych, którychby zła gwiazda w te strony zapędziła, aby wszystko poświęcili byle uniknąć téj przeklętéj przeprawy, bo można się założyć o tysiąc przeciw jednemu, że na niéj kark skręcą a co najmniéj złamią rękę lub nogę. Co krok napotykasz tam wyboje na dwa łokcie głębokie, pełne błota nawet w lecie. Łatwo sobie wyobrazić co to musi być na jesieni i w zimie! Jedynym środkiem naprawy takiego porządku rzeczy jest rzucanie kamieni w te doły, chciałem powiedzieć przepaści, przez co powozy okropnie się wstrząsają i zapadają. Mnie samemu trzy razy złamały się koła i osie na osmnastu milach téj przeklętéj drogi."

Przy końcu ostatniego wieku, przewóz towarów furmanami nie tylko odbywał się nieznośnie powoli, ale i po cenach tak wysokich, że używać go można było jedynie do produktów fabrycznych znacznéj wartości a objętości niewielkiéj. I tak, taryfa frachtu z Londynu do Leeds była 325 franków za ton, z Liverpoolu do Manchestru 50 franków. Artykuły ciężkie i dużo miejsca zabierające, jak węgle kamienne i żelazo, w tych tylko miejscach używane być mogły, do których można było spławiać je wodą. Kanał Bridgewatera dopiero w 1767 roku rozpoczęto. Powodzenie tego przedsięwzięcia zwróciło uwagę kilku innych wielkich właścicieli.

Utworzyły się kompanje kanałów i wnet zaprowadzoną została pyszna sieć spławów pokrywająca Anglję. Nie potrzebując obawiać się żadnéj konkurencji dróg lądowych, których zły stan pogorszał jeszcze opłakany system myta drogowego, kompanje te rychło objęły w monopol przewóz towarów i ogromne ztąd zebrały zyski. Napróżno rywalizujące wzniesiono linje; wspólny interes skłonił nowe i stare do zjednoczenia; tym sposobem nikuęła wszelka konkurencja a publiczność płacić musiała monopolowi ceny wygórowane.

Handel angielski dość długo znosił ten system uciążliwy. Przypominał sobie bowiem, że przed zaprowadzeniem kanałów, nie miał żadnego środka transportu, i wolał słusznie płacić drogo jak towary swoje trzymać na składach. Kompanje przeto spokojnie daléj ciągnęły swe zyski. Ale nadeszła chwila w któréj zbytnia pewność niedbalstwo wyrodziła; transporta prowadzono nietylko po szalonych cenach, ale jeszcze bardzo niedbale. W 1825 podano do parlamentu liczne petycje z bardzo żywemi skargami. W jednéj z tych petycyj czytano szczególniéj, (a podający oświadczył się gotowym złożyć dowody) że bawełna przebywając Atlantyk w dni 20, szła sześć tygodni z Liverpoolu do Manchester, to jest odległość sześć mil tylko. Cała flegma i oziębłość brytyjska musiała się wzburzyć na taki nieporządek, i od téj pory postanowiono budowę dróg żelaznych.

Wychodząc nareszcie z bezwładności, bogate i potężne kompanje kanałów próbowały uprzedzić groźną konkurencję, co taryfy ich obniżyć miała. Ale już było zapóźno, bo kwestja kolei żelaznych teoryczne została rozwiązaną; korzyści ich dokładnie wywiedziono, a duch angielski, energiczny i rezolutny kiedy się czuje przekonanym, niechciał się cofnąć. Kompanje kanałów, licząc w parlamencie wiele obrońców, zamierzyły wówczas w prawodawczém kole zwalić żądania ustąpień dróg żelaznych i przez dwa lata udawało im się. Lecz próżny opór! system lokomocji na kolejach żelaznych wszelkie zmógł przeszkody, i 1828 r. udzielono jednéj kompanji przywiléj połączenia szynami żelaznemi Liverpoolu z Manchestrem.

W zasadzie i z początku, ta koléj miała miéć charakter zwyczajnéj drogi, to jest że opłaciwszy myto, każdy mógłby jéj używać, bo ciągnienie wozów miało się odbywać końmi. Z drugiéj strony, w myśli twórców tego przedsiębierstwa, przeznaczoną tylko była do przewozu towarów, i nikomu jeszcze na myśl nie przyszło aby do przewozu osób służyć mogła. Dopiero po zupełném ukończeniu drogi, inżenier budujący ją, sławny Georges Stephenson, po długich i częstych naradach z najzdolniejszemi inżenierami Anglji, postanowił wprowadzić w użycie machiny parowe ruchome; lecz według jego zdania ten system lokomocji nie powinien nigdy dostarczyć szybkości większéj nad 16 do 20 kilometr. na godzinę, (2 mile przeszło) a szybkość ta, zaś w owym czasie uważaną była za tak nadzwyczajną, że prospekta kompanji pod tym względem powszechne obudziły niedowierzanie; jednakże w kilka miesięcy potém, machina zwana *Rocket* przebiegała koléj żelazną z Liverpoolu do Manchesteru z szybkością 47 kilometrów na godzinę. Fakt ten zmienił zupełnie postać przedsięwzięcia, rozwięzując w sposób najbardziéj zadawalający zadanie przewozu podróżnych na drodze żelaznéj. W istocie, zaledwie otworzono ją dla publiczności (1830) z 30 dyliżansów codzień kursujących między temi dwoma miastami, został się tylko jeden. Względna ta-

niość i wielka szybkość nowéj drogi kommunikacyjnéj ten skutek wywołały. Pierwszy raz wtedy zrobiono to ciekawe doświadczenie, że łatwość środków przewozowych powiększa obieg w nieobliczonym stosunku. I tak, liczba podróżnych, która przed otwarciem kolei, nie przenosiła 500 dziennie, natychmiast się potroiła. Lecz kiedy powiększenie liczby podróżnych wszelkie przewyższyło oczekiwania, inaczéj rzecz się miała z przewozem towarów; bo, podniecony konkurencją, kanał zniżył opłaty swoje na równię z opłatą drogi żelaznéj, powiększył szybkość i znacznie ulepszył wszystkie części służby. Kanał prócz tego posiadał z jednéj strony tę korzyść, że łączył się z dokami Liverpolskiemi, z drugiéj, że przechodził przez Manchester i obmywał mury magazynów i składów, a tém unikało się przeładowywania i tém zyskiwał znaczną wyższość nad drogą żelazną. Jednakże pomimo nierówności warunków walki pod tym względem, kompanja kolei żelaznéj przewoziła wkrótce po tysiąc tonnów dziennie. W dwa lata po wprowadzeniu jéj w użycie, dywidendy wynosiły 10% a na akcjach zyskiwano premium 120%. Tym sposobem świetnie wprowadzono drogi żelazne do Europy! Łatwo pojmiecie, że wypadek tego pierwszego doświadczenia był stanowczy; inne linje, mające łączyć stolicę z głównemi ogniskami przemysłu i ludności, bezzwłocznie zaprojektowano i wykonano, a w perjodzie od 1832 do 1836 r. wybudowano 724 kilometrów drogi żelaznéj a zaczęto 563 kilometry.

Nauka inżeniera dróg żelaznych nie stanęła na miejscu. Jerzy Stephonson utworzył z linji Liverpool—Manchesterskiéj, rodzaj drogi modelowéj, która stała się podstawą użytecznych badań i przyczyniła się do ukształcenia całéj szkoły młodych inżenierów, godnych znamienitego mistrza swojego. Znaczne postępy uczyniono w szczegółach budowy kolei saméj. Z początku, niewiele jeszcze wiedziano jaką nadać wagę i siłę szynom. Doświadczenie zmieniło pierwsze wyobrażenia w tym względzie. Na drodze Liverpoolskiéj, waga pierwiastkowych szyn wynosiła 17 kilometrów na metr bieżący; stopniowo podnoszono ją do 40, 50, 60 i 70 funtów angelskich (koło 32 kilogramów). Odległość poprzeczną między szynami zmieniano także na rozmaitych drogach, a nawet na częściach jednéj drogi.

Natura podkładów poprzecznych uległa także ważnéj zmianie. Pierwiastkowo, szyny kładziono na sześciennych kamieniach po 2 decymetry z boku a 30 decymetrów wysokości mających. Podkładów drewnianych używano tylko czasowo dopóki się nasypka dobrze nie umocniła. Dziś wszędzie zarzucono sześciany kamienne, a w miejsce ich używano drewnianych podkładów. Lokomotywy stały się również przedmiotem licznych ulepszeń. Ciężar ich zrazu 10 tonów oznaczony bez tendera, stopniowo podniesiono do 12 tonów Teraz nawet istnieją na kolei *Great-Western* lokomotywy po 20 tonów ważące, zawsze oprócz tendera.

Z początku cylindry znajdowały się zewnątrz kół. Pierwszém ulepszeniem było przeniesienie ich między koła, pod kocioł. Dawniéj lokomotywy miały tylko cztery koła, teraz mają sześć, co daje im niezmierne bezpieczeństwo w razie złamania się któréj osi. Ponieważ siła lokomotywy winna koniecznie regulować się do oporu jaki ma przezwyciężyć, praktycy zajęli się pilnie docieczeniem tego z pewną precyzją.

Powiedzieliśmy że pierwsza droga żelazna przeznaczona do przewozu towarów i podróżnych w Anglji, droga Liverpoolu, długa na 48 kilometrów, otwartą została dla publiczności w 1830 r.

Następna tablica wykaże liczbę dróg żelaznych odtąd zbudowanych i podróżnych przewiezionych:

rok	długość w kilometrach	liczba podróżnych
1840	2000	12 miljonów
1841	2294	20 „
1843	2897	27 „
1844	3058	30 „
1845	3409	34 „

Średnio wzięta wysokość kosztów budowy kolei żelaznych angielskich, biorąc w rachunek tylko zaprowadzone w zwyczajnych warunkach, może wynosić 543,760 franków na kilometr. Summa ta rozdziela się następnie między różnéj natury wydatki:

Grunt pod drogę.	62,100 fran.
Grobarka, roboty sztuczne, szyny i balast . . .	342,223 fran.
Koszta administracji i badań.	25,137 fran.
Materjał.	124,300 fran.
Razem	543,760 fran.

Koleje budowane z szerokiem przedziałem między szynami więcéj kosztowały. Przy końcu 1845 r. 386 kilometrów tych kolei (na 7 stóp angiel. szerokich) kosztowały 243 miljony fran., to jest blisko 630,000 fran. na kilometr.

Wiedząc koszta budowy, zobaczemy jaki był dochód: wedle dokumentów ogłoszonych przez sekcje dróg żelaznych przy radzie handlowéj będącą, exploatacja dróg żelaznych angielskich, wydała w 3 ostatnich latach, następujące wypadki:

Rok kończący się.	Kilometr. w użyciu	Dochód z przewozu. podróżnych	towarów.	Ogółem
30 czerw. 1843.	2,894	78,533,989 fr.	35,974,533 fr.	114,513,523 fr.
1844	3,079.	86,842,163 fr.	41,299,345 fr.	128,135,508 fr.
1845	3,409	100,402,610 fr.	48,917,868 fr.	149,320,478 fr.

Z tego wykazu wypływa że wypadek exploatacji był, na kilometr i na każdą naturę dochodu, następujący:

Rok	Dochód z przewozu. Podróżnych	towar.	Powiększenie na 100. Podróż	Tow.	Ogół powiększenia na kilom.	Powiekszenie na sto
1843.	27,136 fr.	12,674	—	—	39,810 fr.	—
1844.	28,204 fr.	13,414	3,94	5,84	41,618 fr.	4,54
1845.	29,452 fr.	14,349	4,42	7,00	43,801 fr.	5,02

Tak więc powiększenie było znaczne i regularne, szybsze na towarach niżeli na podróżnych w stosunku 48% od 1844 do 1846 r. a o 58% od 1844 do 1845 r. Podróżni przyczynili się do całego dochodu w stosunku 63% a towary 37%.

Koszta exploatacji inne są na każdéj drodze. Na niektórych przenoszą 50%, na innych niedochodzą 40%. W 1842 średnio ceniono je na wszystkich drogach żelaznych na 44% dochodu. Dziś oblicząć je można na 42%. Byłoby zatém czystego dochodu około 5%. Ale nie wiele dróg żelaznych w Anglji taką dywidendę przedstawia akcjonarjuszom. Pewna liczba ich nie daje ani procentu ani dywidendy, inne tylko dochód małoznaczny; trzy czy cztery zaś przedstawiają dywidendy 8 do 10%. Wszakże przypuszczać należy, że czysty dochód powiększy się, chyba że zbytnie rozwinięcie sieci kolei angielskich wstrzyma ten postępowy ruch, co bardzo być może.

Kwestja przebiegu cząstkowego i całkowitego ma wielkie znaczenie w badaniu faktów ekonomicznych względnie do dróg żelaznych. Czy wyłącznie są one użyteczne wielkim ogniskom przemysłu i ludności do których przytykają, czy też upładniający ich wpływ daje się czuć także między ludnościami pośrednich miejscowości? Rozwiązanie tego zadania nietylko obchodzi kraj, ale również i to najbardziéj kompanje drogowe. Dochodzić one bowiem powinny, tworząc drogę żelazną, w jakim stosunku wielkie i małe miejscowości, które ma obsługiwać, przyczyniać się będą do dochodów. Dojść można do tych danych, prawie dokładnych pod tym względem, przez porównanie, z jednéj strony liczby podróżnych z wysokością, summy za ich przewóz pobranéj, a z drugiéj, z taryfą średnio-przeciętą jaką winni byli zapłacić za każdą z trzech klas wagonów.

Z tego okaże się, sprzecznie ze zdaniem powszechnie dość przyjętém, że największe dochody drogi żelaznéj, pochodzą z przejazdów cząstkowych, nie zaś z całkowitych. Podróżni pierwszéj klassy, którzy przebiegają najdłuższe odległości, średnio biorąc, przejeżdżają najwięcéj 44 kilometry, a baczyć trzeba że większa liczba téj cyfry niedochodzi, bo na jednego podróżnego który jedzie 100 albo 150 kilometrów, znajdzie się najmniéj dziesięciu którzy robią 10 a najwięcéj 15 kilometrów. Toż samo postrzeżenie stosuje się do podróżnych drugiéj i trzeciéj klasy, którzy w przecięciu przebiegają odległość 20 kilometrów a stanowią 80% całkowitéj liczby podróżnych. Tak więc za pewnik uważać należy, że powodzenie każdéj drogi żelaznéj zawisło głównie od miejscowości pośrednich.

W Anglji, podróżni rozdzielają się w następującym stosunku między trzy klasy wagonów:

I. Klassa.	16½	na 100
II. Klassa.	43½	
III. Klassa.	40	

Na każde 100 funtów szterlingów pobranych brutto, trzy klassy powozów następujący dostarczają kontyngens:

I. Klassa.	40,44	
II. Klassa.	43,36	na 100
III. Klassa.	16,20	

Różnica istniejąca, jak zobaczymy daléj, między Anglją a stałym lądem, co do stosunku części kontrybucyjnéj podróżnych trzeciéj klassy w ogólnym dochodzie, objaśnia się usiłowaniami jakie kompanje angielskie czyniły i czynić nie przestają, do zniesienia niejako konwojów téj kategorji. Niezaniedbują nic ku odstręczeniu od niéj podróżnych. I tak, wysełają ich w niewłaściwych godzinach, prawie zawsze wolniéj jadą niżeli inne cugi: wagony są budowane jak tylko można najniewygodniéj; kiedy cug składa się z wagonów różnych klas, wagony trzeciéj przyczepiają jak najbliżéj machiny dla zastraszenia podróżnych; nakoniec, ile administracje okazują się względnemi i uprzedzającemi dla osób jadących w dwóch pierwszych klasach, jak największe mając staranie o ich pakunkach, szukając wszystkich reklamacyj, i skwapliwie wymierzając słuszność, tyle znów okazują się twardemi i bezlitościwemi dla innych.

Widzieliśmy że na kolejach żelaznych angielskich w 1844 i 45 przewieziono przeszło 900 miljonów podróżnych na kilometr, czyli 500 miljonów na milę angielską. Zobaczmy w jakim czasie i w jakich warunkach, dyliżanse przewiozłyby podobną liczbę podróżnych.

Dyliżans obsłużony przez 100 koni może przewieść 25 podróżnych w odległość 160 kilometrów, czyli około 10,000 podróżnych na rok; co równa się 1,600,000 podróżnych przewiezionych na kilometr odległości. Dyliżans taki potrzebowałby przeto 562 lat do przewiezienia całkowitéj liczby tych, co użyli kolei żelaznéj do przebieżenia odległości jednego kilometru, a w tém przypuszczeniu, obiegłby drogę blisko 1,600 razy tak wielką jak obwód kuli ziemskiéj. Ciągnąc daléj to porównanie, znajdujem że lokomotywy obsługujące drogi żelazne angielskie w 1844 i 45, zastąpiły w użyciu 50,000 dyliżansów.

Ciekawém jest porównanie za jaką cenę transport odbyty drogą żelazną mógłby się odbyć na kołach lądem. Nieulega zaprzeczeniu, że kolej przedstawia 3 źródła oszczędności których pozbawione są dyliżanse i publiczne powozy, 1-o oszczędność na cenie przewozu; 2-o oszczędność na czasie; 3-o oszczędność na wydatkach na życie.

Pierwsza oszczędność: Jeżeli przyjmiemy cenę transportu publicznemi wozami po 25 centymów na kilometr (niesłychanie niską na Anglję) oszczędność na drodze żelaznéj wyniesie blisko dziewięć centymetrów.

Druga oszczędność: Na czasie oszczędzi się 9 godzin na 160 kilometrów. W istocie nie można liczyć mniéj jak 13 i pół godziny (12 kilometrów na godzinę) czas potrzebny dyliżansowi do przejechania 160 kilometrów odległości, gdy tymczasem drogą żelazną przebiedz ję można w 5 godzinach niespełna, przy średniéj szybkości. Jeżeli teraz liczyć będziem na każdego podróżnego po 7 fr. 50 centyn. wartość dnia pracy 12-sto godzinnéj, oszczędzi się sześćdziesiąt centymów co godzina.

Trzecia oszczędność: Podróżny w ciągu 13 godzin drogi musi najmniéj raz co zjeść w oberzy; zwykle jedzą dwa razy. Podróżny jadąc tylko 4 do 5 godzin nie potrzebuje nic jeść. Przypuśćmy że oszczędność na 160 kilometrów wyniesie 20 centymów, będziem mieli:

901,075,667 kilometrów po 9 centym. oszczędzonych.	81,096,829 fr.
45,621,063 godz. zyskanych, po 60 cent. oszczędzi na godz.	27,372,638 fr.
901,075,667 kil. oszczędności na jadle po 20 c. na 160 kil.	1,126,345 fr.
Razem	109,595,812 fr.

Liczba oszczędności tak zyskanych wyższą jest od całkowitego poboru w 1844 i 45 za przewóz podróżnych.

Teraz słówko o kolejach budujących się lub zatwierdzonych.

Widzieliśmy że 30 czerwca 1845 roku 3,409 kilometrów drogi żelaznéj było w użyciu. W ciągu 1845 roku otworzono 483 kilometrów nowych kolei. Inne drogi, zatwierdzone przed 1845 rokiem, mające w przybliżeniu 4,013 kilometrów długości budują się. Na posiedzeniach 1845 roku, nowe bile kolei zostały przyjęte do wysokości 2,885 kilometrów, a nareszcie posiedzenia Izb z 1846 roku uchwaliły 8,046 kilometrów, co przedstawia ogromną liczbę 17,227 kilometr. dróg żelaznych skończonych, budujących się lub zatwierdzonych. Nie trzeba jednak mniemać że to ostateczna już liczba.

W dniu 1 stycznia 1847 r. kommissja dróg żelaznych ustanowiona aktem parlamentu, w 1846 r. dla przygotowawczego rozbierania wszystkich nowych projektów, odebrała już żądań o zatwierdzenie poszło 300 nowych dróg żelaznych. Ale przypuszczając że sieć dróg żelaznych angielskich stanie na 17,237 kilom., to kosztowałaby, licząc średnio po 550,000 fran. kilom., potworną summę 9,480 350,000 fr. przeszło 17,000 miljonów złp. Prawda że bile uchwalone w 1845 r. cenę kilometru szacują na 275,000 fr., ale wszystko pokazuje że nowe koleje tyle kosztować będą co i dawne. W istocie, jeżeli robota grabarska dziś mniéj będzie kosztować jak przedtém, skutkiem szybkości jaką doświadczenie pozwoliło wprowadzić w tę część budowy, nadto pewném jest że wynikająca ztąd oszczędność całkiem będzie zrównoważoną przez podrożenie robotnika i żelaza. A to dowodzi trafności naszego ocenienia, że kapitał kompanij, które w 1846 roku otrzymały zatwierdzające bile na 6,437 kilom. drogi żelaznéj, wynosi 3,787,500,000 fr. oprócz pożyczek, co domniemany koszt kilometru podnosi na 588,400 fr. Licząc go tylko na 550,000 franków, całkowita summa potrzebna do wybudowania 13,345 kilom. zaczętych już lub mających się budować jest 7,339,770,000 fran. Przypuszczając że wydatek ten rozdzieli się na lat pięć (a ten termin pewno się nie przeciągnie, byle przesilenie finansowe nie zaszło) akcjonarjusze wnosić będą musieli co rocznie blisko 1,500 miljonów. Jakkolwiek wielkie jest ruchome bogactwo Anglji, niepodobna zaprzeczyć, że podobne zobowiązanie może bardzo zakłócić tranzakcje handlowe tego kraju, zwłaszcza kiedy się zważy, że kapitały angielskie są prócz tego włożone we wszystkie prawie przedsięwzięcia dróg żelaznych na stałym lądzie, i w roboty publiczne wewnętrzne, inne i że nareszcie, na teraźniéjszych posiedzeniach znowu parlament zarzuconym zostanie nowemi projektami dróg żelaznych.

Przypuszczając że 14,484 kilom. uchwalonych w 1845 i 1846 r. będą ukończone, czyż akcjonarjusze mogą się spodziewać czystego zysku takiego jaki dają linje exploatowane w 1844 i 1845 r.? Aby tak było, to jest żeby nowe linje przynosiły brutto około 44,000 fr. na kilometr, trzeba żeby publiczność poświęciła na przewóz drogą żelazną dodatkową summę corocznie fran. 637,296,000, bo teraz liczba podróżnych wynosi blisko 34 miljony rocznie i około 10,000 na kilometr. Aby ich część w całkowitych dochodach utrzymała się, liczba ich podnieśćby się musiała do 177,840,000 rocznie. Czyż to podobieństwo? Wolno o tém wątpić, nawet przypuszczając że kompanje bardzo opłaty za przewóz zniżą.

(Dalszy ciąg nastąpi.)

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Wrocław 27 *lutego.* Handel zbożowy nie bardzo był ożywiony, dowozy ciągle są niezmiernie małe, a pomimo nie wielkiego żądania, dawniejsze podwyższenie ceny, wyjąwszy co do pszenicy, utrzymać się nie mogło. Pszenica tylko w średnich gatunkach wystawianą była na sprzedaż, które ważą około 85 funtów na szeflu. Na wywóz takie się nie przydają, a konsumenci tutejsi ściskają się jak mogą, dla tego produkt ten nie odchodził, lecz niespadł jednakowoż w cenie. Notujemy zdrową białą pszenicę najlepszego gatunku po 97 do 98 sr. gr. średnią 93 do 95 sr. najlepszą żółtą po 96 do 97 sr. gr. średnią po 90 do 92 sr. gr. mieszaną po 72 do 78 sr. gr. w części niezdrową po 80 do 86 sr. gr. Żyto o srebrny grosz poszło w górę, płacono za najlepszy towar 91 do 92 sr. gr. za 84 funtowy 89 do 90 sr. gr. 83 funtowy 88 sr. gr. 82 funtowy, 86 do 87 sr. gr. pośledni 83 do 85 sr. gr. Jęczmień ciągle i bardzo jest poszukiwany i z powodu małego dowozu podskoczył o dwa srebrne grosze wy-

żéj, najlepszy płacą 70 do 72 sr. gr. średni 67 do 68, pośledni 63 do 65 sr. gr. Z owsem ma się tak samo, i dziś dawano za niego wedle dobroci 40 do 44 sr. gr. Grochu brak wielki. I rzepak zimowy poszedł w górę, wczoraj sprzedano go małą partję po 90 sr. gr. Wysokie ceny sprowadzają sprzedających, dla tego dziś wiele na sprzedaż wystawiono i cena spadła na 89 sr. gr.

Biała 20 lutego. Handel na tutejszym placu ogranicza się teraz na saméj sprzedaży zboża i wiktuałów. Nader wielki niedostatek pieniędzy wskutek wypowiedzianego powszechnie kredytu, przyprowadza do upadku wiele znacznych domów handlowych i fabrycznych, a mnóstwo pomniejszych już upadło. W tak ciężkim stanie i w takim kłopocie jak teraz, nigdy jeszcze nie był plac tutejszy, i długo jeszcze odzywać się będą cierpienia, które tylu o zgubę przyprawiły.

W takim stanie rzeczy, handel bardzo u nas leniwo się wlecze. Nasienie koniczyny występuje wprawdzie naprzód, atoli dla braku prawdziwéj spekulacji nie może się podnieść nad 11 do 12 złr. m. k. za centnar, a tu dowozy mnożą się. Jeźli zagraniczne place handlowe nie włożą swoich kapitałów w ten handel, to nie podwyższenia ceny, ale raczéj zniżenia jéj można być pewnym, bo powszechny urodzaj tego nasienia przewyższa o wiele tegoroczne potrzeby. Korzec pszenicy stoi na 8 złr. 30 kr. do 9 złr., żyta 7 złr. 30 kr. do 9 złr. jęczmienia 7 złr., kukurydzy (która jest poszukiwaną) 8 złr. do 8 złr. 30 kr., grochu 10 złr., fasoli 11 złr. krup hreczanych 10 złr. jagieł 12 do 13 złr. rzepiu i rzepaku 6 do 7 złr. m. k. Okowitéj produkcja, konsumcja i odbyt bardzo są małe; wiadro jéj stoi w Szląsku na 20 złr. m. k. (garniec na 1 złr. 20 kr. m. k.).

Ceny innych produktów są takie: cetnar anyżu 10 złr. karuku 18 złr. kminu 9 złr., kopru włoskiego 7 złr. łoju topionego 23 do 24 złr., miodu z woszczynami 16 złr. patoki 15 złr, oleju konopnego 17 do 18 złr. oleju lnianego 18 do 19 złr. oleju rzepakowego 20 złr., przędziwa konopnego 11 do 18 złr., przędziwa lnianego 12 złr. sadła wieprzowego 21 do 22 złr., wełny od 50 do 100 złr. (ma odbyt), krajczanki 20 do 35 złr. m. k.

Londyn 21 lutego. Od ostatniego doniesienia naszego znowu zaszła nagła zmiana w temperaturze powietrza, i nastąpiło szybkie przejście od silnego mrozu do wiośnianego ciepła, a przy zwyczajnych stosunkach taka zmiana dałaby znowu pochop do powtórnéj reakcji, gdyby szczególne okoliczności temu naturalnemu następstwu nie stały na przeszkodzie. W upłynionym tygodniu pojawiło się szczególne zmiejszenie przywozów ze strony gospodarzy, doczego się nie małe przyczyniły świeżo przybyłe ważne doniesienia z Ameryki których treść nie potwierdza tak szczodrze obiecywanych a ogromnych zapasów, jakoteż i ubycie krajowych dowozów, co jest niezaprzeczoną wskazówką ciągłego niedostatku; że zaś jednocześnie we wszystkich częściach kraju ciągle żądania się powiększają, przeto ceny zboża, na wszystkich targach królestwa idą bezprzestannie w górę.

Biorąc pod uwagę tylko dwa wyżéj pomienione fakta, zmniejszenie dowozów od krajowych gospodarzy i amerykańskie doniesienia, to co do pierwszego ten stanowczy wyciągnąć musimy wniosek, że oddawnego czasu nikt, mający istotny w téj rzeczy interes, nie wierzył w istnieniu dostatecznych zapasów krajowego zboża. Im więcéj jednak to mniemanie się upowszechnia, tym ważniejszą wydawać się musi sprawa dowozów z Ameryki, główna treść wiadomości przed kilku dniami z Ameryki otrzymanych opiewa, że przewyżkę do wywozu najwyżéj szacować można na trzy miljony kwarterów zboża (już i mąkę w to licząc), że większa część téj ilości wywozowéj do południowych Stanów i do Europy, dopiero w miesiącu maju ze środkowych Stanów przybędzie do miejsc portowych, i nakoniec, że ponieważ zboże ze wszystkiemi innemi artykułami wywozowemi w użyciu frachtu okrętowego konkurować musi, zapewne zabraknie potrzebnéj ilości środków transportowych.

L o n d y ń s k i e c e n y p r z e c i ę c i o w e: Pszenica 73 szyl. 8 pen. (złp. 59 gr. 15 za korzec) Jęczmień 57 szyl. 2 pens. Owies 33 szyl. 1 pens. Żyto 56 szyl. 11 pens. Groch 54 szyl. — per. za kwarter. O g ó l n e c e n y p r z e c i ę c i o w e z o s t a t n i c h 6 t y g o d n i: Pszenica 70 szyl. 7 p. kwarter (56 zł. gr. 5 korzec). Jęczmień 50 szyl. 9 pens. Owies 30 szyl. 2 pens. Żyto 51 szyl. 1 pens. Groch 50 szyl.

TAXA CHLEBA I MIĘSA NA MIESIĄC MARZEC 1847 ROKU.

Bułka mątowa za gr. 3 ważyć ma łutów 6; Strucla mątowa za gr. 6 łutów 12; Bułka z mąki pośledniejszéj za gr. 2 łutów 9; Strucla z takiejże mąki za gr. 6 fun. — łutów 27. Chleb stołowy bez względu na formę z takiejże mąki za gr. 12 funt 1 łutów 22; Placek solony za gr. 1 łutów 8. Chleb żytny pytlowy oraz Chleb z mąki Młyna Parowgo: Bochenek chleba za gr. 5 fun. — łutów 27; bochenek chleba za gr. 10 funt 1 łutów 22; bochenek chleba za gr. 20 fun. 3 łutów 12. Chleb razowy. Bochenek chleba za gr. 5 funt. 1 łutów 4; bochenek chleba za gr. 10 fun. 2 łutów 8; bochenek chleba za gr. 20 fun. 4 łutów 16. Mięsa wołowego funt gr. 13; krowiego lub z bukatów gr. 12; funt polędwicy gr. 26. —Wieprzowiny ze skórą funt gr. 14; Schabu funt gr. 12; Słoniny świeżéj funt gr. 23; Słoniny wędzonéj czyli suszonéj funt gr. 28 cielęciny gr. 12.

KURS GIEŁDY BERLIŃSKIÉJ.

Dnia 27 lutego 1847 roku. PAPIERY.	żądają Tal.	płacą Tal.
Rossyjskie Inskrypcje w Certyf. Hamb. 4%	—	92⅚
Rossyjsko-Angielska Pożyczka 5%	110½	—
Polskie Obligacje Skarbu 4%	82	81⅞
„ Listy Zastawne	—	94—
„ Listy Zastawne nowe	—	93¾
„ Obligacje Udziałowe	100¼	—
„ Obligacje 500 złotowe	80¼	—
Certyfikaty B. P. na Oblig. cząst. lit. A. 300 zł. 5%	—	94¾
lit. B. 200 „	17½	—
procentowe	33—	—

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 2 marca 1847 roku.		ŻĄDAJĄ R. sr.	ŻĄDAJĄ kop.	DAJĄ R. sr.	DAJĄ kop.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	90—	15—	——	——
Gdańsk 100 talarów	2 M.	89—	85—	89—	55—
Hamburg 300 b. m. k.	2 M.	137	10—	——	——
Londyn funt sterlin.	3 M.	6—	5—	——	——
Lipsk 100 talarów	2 M.	——	——	——	——
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	100	50—	——	——
Petersburg ditto.	1 M.	——	——	101	——
Paryż 300 franków	2 M.	73—	50—	——	——
Wiedeń 150 złr.	2 M.	92—	40—	——	——
Wrocław 100 talarów	2 M.	90—	——	——	——
2. MONETY.					
Rosyjskie Imperjały		——	——	——	——
Holender. dukaty nowe		——	——	——	——
ditto stare ważne		——	——	——	——
Frydrychsdory Pruskie		——	——	——	——
Rossyjskie assygnaty		——	——	——	——
Austrjackie bilety bankowe za 150 złr.		——	——	——	——
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 rs.		——	——	——	——
„ „ „ 4% rs.		——	——	80—	50—
Listy zastawne nowe białe daw. bez kup. (*)		——	——	——	——
„ „ nowe za 100		——	——	14—	31½
Obligacje udziałowe na 300 złp.		——	——	——	——
Obligacje cząstkowe na 500 złp.		——	——	——	——
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		——	——	——	——
Serje wylosow lit. na — złp.		109	50—	——	——
Dowody Kom. Centr. Likwidac. za 100 złp.		——	——	——	——

Wartość kuponu kop. 11⅔